

## 第9章 都市住民の交通手段と住宅変動

著者	早瀬 保子
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) <a href="http://www.ide.go.jp">http://www.ide.go.jp</a>
シリーズタイトル	翻訳シリーズ
シリーズ番号	34
雑誌名	中国の都市人口と生活水準：瀋陽・長春・ハルビン
ページ	209-222
発行年	1994
出版者	アジア経済研究所
URL	<a href="http://hdl.handle.net/2344/00015271">http://hdl.handle.net/2344/00015271</a>

## 第9章

# 都市住民の交通手段と住宅変動

### はじめに

経済改革以後、都市人口の急速な増加と都市間、都市・農村間の人と物資の交流が日増しに増加している現在、都市における交通や住宅の問題は深刻さを増している。

本章では、東北三大都市の通勤、通学手段とそれらの所要時間、さらに住宅変動（転居）やその原因を明らかにすることにより、都市問題解明の手がかりを与えるものである。住宅事情についてはすでに6章で報告しており、本章では主に住宅変動の原因や回数について調査より分析するものである。

### 第1節 都市住民の交通手段と通勤・通学の所要時間

自転車が数列縦隊になって進む中国の通勤・通学風景は壮観である。都市の住宅は、一般に国家または企業が分配する給与住宅であるので比較的職住近接であり、地下鉄などの交通手段や交通網があまり整備されていない東北三大都市住民の主要な足は、自転車やバスである。

東北三大都市の建成区の面積は、瀋陽、長春、ハルビンの順にそれぞれ164,

105, 156平方キロメートルで、首都北京(387平方キロメートル)に比べ三都市は30~40%の広さである<sup>(1)</sup>。一方人口数(非農業人口)では、1986年に北京では522万人に対し<sup>(2)</sup>、瀋陽では333万人、長春151万人、ハルビン229万人である<sup>(3)</sup>。従って、人口密度は1平方キロメートル当たり北京が1万3488人に対し、東北三大都市は瀋陽が2万336人、長春が1万4400人、ハルビンが1万4678人で、三都市は北京を上回っている。しかし北京の郊区を除いた市区の人口密度は、2万7254人と高く、朝夕の通勤・通学の混雑度は、東北の三都市の比ではない。三都市は、北京に比べ交通渋滞はそれほどひどくないものの、都市の人口増にともない、交通問題は年々厳しい状況になっている。

さて今回の調査では、6歳以上人口の通学・通勤の交通手段とその片道に要する所要時間を質問した。まず交通手段については“徒歩”、“自転車”、“公共バス”、“職場専用車”、“オートバイ”、“車”、“汽車”、“その他”と“不詳”に分けて調査を行った。ここで“不詳”は、6歳以上人口のうち通勤・通学していない者を指し、主に年金生活を送っている老人等非労働力人口を含むものである。

まず瀋陽では、表9-1によれば、最も多く利用される交通手段は、“自転車”で44%、次いで“徒歩”が13%、“公共バス”が8%、“その他”が0.9%、“職場専用車”が0.6%、“汽車”が0.5%、“オートバイ”が0.4%で残りの32%が不詳である。人口429万人(1986年末)の大都市瀋陽でも最もポピュラーな交通手段が自転車で、また徒歩がバス利用者を上回っている。この結果は、職場や学校と自宅との距離が比較的近い場合、あるいは徒歩または自転車以外に交通手段がない場合、公共バスがあっても、経済的理由などで利用しない場合が考えられる。

職場や学校と自宅との距離は、通勤・通学に要する片道の時間から推察される。瀋陽では、“15分未満”が25%、“15~30分未満”が24%、“30~60分未満”が14%、“60~90分未満”が3%、“90分以上”が1%となっている。当然、所要時間が短いほど、徒歩、自転車による者が多く、長いほど、自転車とともにバス利用者も増えている。しかし所要時間が“60分以上でも徒歩

で通勤・通学する者もいる。ハルビンでは3分の1が徒歩利用者で、三都市中徒歩を主たる通学・通勤手段とする者が最も多い（付表31）。

次に瀋陽について男女別にみると、交通手段の利用状況は、男女ともに“自転車”が最も多く、男子が53%、女子が35%で男子の自転車利用比率が高い。次いで多いのは“徒歩”で男女ともにほぼ同率の13%である。公共バス利用者は女子が12%で男子のほぼ2倍に当たる。そのほか数としては少ないが、汽車、職場専用車、オートバイの利用者も男女ともにみられる。交通手段が不詳である者が男子26%、女子39%で、女子の方に在宅者が多いことが推察される。

男女別に通勤・通学の所要時間をみると、“15分以内”が男子29%に対し、女子21%，“15～30分”が男子26%、女子22%，“30～60分”が男子16%、女子13%，“60～90分”が男子2.7%、女子4%，“90分以上”が男女ともに1.2%となり、男子の方が女子より所要時間が短い者が多いことがわかる。これは、概して給与住宅は世帯主の男子の従業先より供与されることが多いため、男子の方が従業地と自宅の距離は、比較的近いことによる。それは上記の交通手段からも、男子の方が女子より通勤距離が短いことが推察される。

次に長春の通勤・通学状況をみると、やはり最もポピュラーな交通手段は、“自転車”で全体の34%を占める。次いで多いのは“徒歩によるもの”で25%、以下“バス”が12%，“職場専用車”が7%，“車”が0.4%，“その他”0.7%，“不詳”は22%である。長春は人口、面積ともに規模の上で瀋陽より小さいためか、徒歩による通勤、通学者の割合は、瀋陽の2倍を示している。自転車の利用者の割合は、瀋陽より少ないが、バス利用者のそれは、長春の方が上回っており、交通機関の利用の便宜と関連があるように思われる。

通勤・通学に要する所要時間は、“15分未満”が31%，“15～30分”が27%，“30～60分”が15%，“60～90分”が4%，“90分以上”が0.4%で、瀋陽と比較すると長春は短時間で、職場と自宅との間の距離は、比較的短距離である場合が多い。

一方、男女別にみた交通機関の利用は、男子は“自転車”が最も多く（46%）、

[illegible]

交通手段別片道の所要時間別男女別分布

(%)

[illegible]

次いで“徒歩”23%、バス7%の順であるが、女子は“徒歩”28%、“自転車”21%、“バス”18%の順である。以上の結果から女子は男子に比べ“徒歩”も多いが、一方でバスの利用者も多いことが知られる。これは自宅と学校または職場との距離が男女間で異なることを示している。すなわち男女別に通学・通勤時間をみると、“15分未満”が男子33%に対し、女子30%、“15～30分”が男子30%、女子24%、“30～60分”が男子16%、女子14%、“60～90分”が男子3%、女子5%、“90分以上”が男子0.4%、女子0.3%、“不詳”が男子18%、女子27%で、瀋陽同様に男の方が所要時間が短い者が多い。また瀋陽同様に“不詳”が男子より女子が多いのは、男女の就業状況の差、例えば退職時の男女の年齢差（男子60歳、女子55歳）なども関連があると思われる。

さてハルビンの通勤・通学時の主要交通手段をみると、“徒歩”が最も多く30%、次いで“自転車”25%、“バス”が10%、“職場専用車”が8%である。オートバイ、車、汽車とその他の交通手段による者は、1%以下で少ない。“不詳”は25%を占めている。ハルビンは瀋陽に次ぐ大都市で市区面積も瀋陽に次いで広いが、通勤・通学時による足は徒歩によるものが多いことがわかる。

通勤・通学時の所要時間は、“15分未満”が最も多く33%、“15～30分”が21%、“30～60分”が13%、“60～90分”が4%、“90分以上”が1%、“不詳”が28%で、ハルビンは三都市中所要時間が少ない者の割合が最も多い。

次に男女別に交通手段をみると、“徒歩”は、男子26%、女子34%、“自転車”が男子36%、女子13%、“バス”が男子8%、女子13%、“職場専用車”が男子8%、女子9%、“オートバイ”が男子0.5%、女子0%、“車”、“汽車”、“その他”は男女ともに1%以下で“その他”は男子21%、女子29%である。以上からハルビンも他の二都市と同様に“自転車”利用は男子が女子より多いが、“歩行”、“バス”、“職場専用車”の利用では女子が男子を上回っている。

所要時間も他の二都市同様に男子の方が女子より短時間である場合が多い。すなわち所要時間が“15分未満”が男子35%、女子29%、“15～30分”が男

子21%，女子21%，“30～60分”が男子14%，女子12%，“60～90分”が男子5%，女子4%，“90分以上”が男女ともに1%，“不詳”が男子24%，女子32%である。

以上の結果三都市の通勤・通学の主要交通手段は“徒歩”と“自転車”によるものが多数を占め、次いでバス利用者もみられるが、汽車やオートバイの利用者は非常に少ないことが知られる。中国では一般に汽車は遠距離の地方との交通手段に利用され、また汽車の運行時間も1日に数回あるのみで不便であるため、通勤手段としてあまり利用されない。またオートバイは、国産品でも1986年当時1000元以上で、月収の数倍と高額であるため、一般の市民の足としては手が届かず、利用は一部の者にすぎない。東北三都市で出通勤の交通の渋滞は徐々に大きな都市問題となっており、公共の交通機関の整備と拡充が急がれている。

職場、学校と自宅との所要時間は、30分以内が多数で、特に住宅の分配の都合で、男子の方が女子より職住近接者が多くみられる。しかし、近年住宅問題解決のための住宅建設は郊外に延びつつあり、現在は少数ではあるが、通勤・通学時間が1時間以上かかる者もでており、交通網の整備と対策が望まれる。

## 第2節 転居回数と転居理由

前節の都市の交通問題と並んで重要な都市問題は住宅問題である。1978年以前は住宅建設投資は非常に低く抑えられていたが、1979年以後都市住宅建設が急増している。『中国統計年鑑 1987』によれば、全民所有制経済の設備投資の中で住宅投資の占める比率は、1978年までほぼ10%以下の水準で推移していたが、1979年以後86年までその比率はそれぞれ14.8%、20.0%、25.1%、25.4%、21.1%、18.1%、20.0%、16.1%と増加していることがわかる。特に東北三省のそれは、1986年に全国平均の16.1%に対し、遼寧21.0%、



吉林24.5%，黒龍江15.8%で遼寧，吉林は全国を上回っていることがわかる。

さてこのように住宅建設が活発になり，人々の住宅事情もやや改善され，転居も勤務先の給与住宅の分配により，以前より活発に行われるようになった。中国も最近都市において持ち家を奨励しているが，個人の負担が大きいことと，給与住宅の場合家賃が修繕費もまかなえぬほど低額であるため（現在都市住宅の家賃制度の改革中であるが），持ち家はなかなか進まない。従って転居は，日本のように個人が自由に選択し行うことは非常に少ないといえるであろう。

以上の状況を踏まえた上で，各都市における1980年以降の市内における転居の回数と，最も最近の転居理由について調査した結果が表9-2と巻末付表27に示されている。転居理由として“通学”，“就業”，“結婚”，“転勤”，“住宅交換（換房）”，“住宅の分配（分房）”，“離婚”，“その他”と“不詳”に分けて調査された。ここで“住宅交換”は，最近“住宅交換会”が各都市で開催されるようになり，住民同士が市の住宅公社の仲介で各人が居住している住宅と他人の住宅を交換することが行われるようになった。調査では，上記住宅を交換した人や，勤務先から別の住宅を提供され，以前住んでいた住宅から別の住宅に替わった人が含まれる。一方“住宅の分配（分房）”はこれまで住宅がなかった人に，勤務先が給与住宅を提供することを指す。

さて以上からまず瀋陽市について，住宅変動回数と最近の転居理由を観察しよう。瀋陽市で転居を一度以上経験したことがある者は，6歳以上人口のうち19%にあたる432人である。男女別には男子の18%，女子の21%が一度以上の転居をし，女子の方が転居率が若干高い。1980年以降転居経験がある者のうち，86年10月の調査時点までの転居回数は“1回”が89%，“2回”が5%，“3回”が3%，“4回”が0.5%，“5回以上”が2%で，大部分が転居回数は1回である。男女別には“1回”が男子87%，女子90%，“2回”が男子6%，女子4%，“3回以上”が男子7%，女子6%であり，転居回数は男子の方がやや女子より多い。

転居理由に関しては，最も多いのが“給与住宅の分配”で転居者総数の49%，次いで“結婚”18%，“住宅交換”13%，“転勤”9%，“その他”6%，“通

表 9-2 三都市人口1980年以来転居回数，最近の転居理由別男女別分布 (%)

[illegible]

学”1%，“就業”と“離婚”がそれぞれ0.5%，そして“不詳”が3%である（表9-2）。本調査から、1986年当時の東北都市では、勤務先から住宅を提供され、転居する者が多く、自由意志による転居は非常に少ないことが認められる。結婚の場合は、一般に給与住宅が提供されるが、離婚は、第7章で詳述のとおり件数は少ないが、住宅難のため離婚後移るべき住宅が容易に提供されない。そのため、離婚を延期している場合も多いと聞く。

男女別に転居理由をみると、“住宅の分配”による転居は男子54%，女子46%で男子が多い。また“住宅交換”による転居も男子14%，女子11%で男子の方がやや多くなっている。これは、給与住宅が主として男子の方の勤務先により提供されることに起因するものである。一方、“結婚”による転居は男子11%に対し、女子25%で女子の方が多い。一般に結婚後夫側の家に同居するケースが多いためである。女子の転居者比率が男子より若干高いのは、結婚による転居が女子の方で高いことも一因である。転勤等その他の要因による転居は男女間にあまり差はみられない。

次に長春の調査人口の転居回数と転居理由をみてみよう。まず転居経験がある者は、6歳以上調査人口の27%を占め、長春は転居者比率において瀋陽を上回っている。男女別には、男子の24%，女子の30%に転居経験があり、瀋陽同様女子の転居者は男子より比率において上回っている。転居回数別にみると、転居者中“1回”が79%，“2回”が13%，“3回”が5%，“4回”が1%，“5回以上”が2%で、転居1回が圧倒的に多い。しかし長春は転居回数において、2度以上の転居をした者の割合は、瀋陽より上回っている。転居回数を男女別にみると、“1回”が男子76%，女子82%，“2回”が男子16%，女子10%，“3回以上”が男子8.1%，女子8.2%で1回転居は女子が男子を上回るが、2回以上の転居は男子が女子をやや上回っている。

次に転居理由をみると、“給与住宅の分配”が36%で最も多く、次いで“住宅交換”が24%，“結婚”22%，“その他”7%，“転勤”6%，“就業”2%，“通学”1%，“離婚”0.8%，“不詳”が1%で瀋陽同様に住宅事由による転居が多い。男女別には、“給与住宅の分配”と“住宅交換”を含む住宅事

由による転居が男子66%，女子56%で最も多く，男子が女子を上回るが，次いで多い“結婚”による転居は男子14%，女子28%で女子が男子の2倍を示している。“転勤”による転居は男女とも6%，“就業”は男子3%，女子1%，“通学”は男子2%，女子1%，“離婚”が男子0.6%，女子1.0%を示している。以上から転居理由は，男女各々の社会的状況の違いによりそれぞれの特徴が認められる。

最後にハルビンの転居状況について観察しよう。まず調査人口中の転居者比率は21%で，瀋陽より高く長春より低い比率を示している。男女別には男子が20%，女子が22%で他の二都市同様女子の方が男子より高い転居者比率を示している。転居者中の転居回数別割合をみると，“1回”が84%，“2回”が8%，“3回”が4%，“4回”が1%，“5回以上”が3%で他の二都市同様，転居は1回が圧倒的に多い。男女別にみた転居回数は，“1回”が男子83%，女子85%，“2回”が男子9%，女子7%，“3回以上”が男子8%，女子8%で男女間の転居回数に大きな差はみられない。

次に転居理由をみると“給与住宅の分配”が42%，“住宅交換”が13%と住宅事由による転居が最も多く，次いで“転勤”が22%，“結婚”が12%，“通学”が1.5%，“離婚”が0.7%，“就業”が0.2%，“その他”が6.6%と“不詳”が2.2%である。ハルビンでは他の二都市と同様住宅事由によるものが多いが，2番目に多い“転勤”による転居は他の二都市より比較的多い。なお，本調査は市内の流動状況の調査であるので，転勤の場合でも，当該都市以外からの移動は含んでいない。

男女別に転居理由をみると，“給与住宅の分配”と“住宅交換”を合わせた“住宅事由”が男子59%，女子51%で最も多く，次いで“転勤”が男子24%，女子20%，“結婚”が男子6%，女子18%，“通学”が男子1%，女子2%，“離婚”が男子0%，女子1%，“就業”が男子0%，女子0.5%，“その他”が男子7%，女子6%，“不詳”が男子3%，女子1%である。以上から住宅事由や転勤による転居比率は，男子が女子より高いが，結婚による転居比率は女子が男子より高いことが知られる。

次に転居者の転居理由は年齢により異なっていると考えられるが、付表30は6歳以上転居人口について年齢別に転居理由を示している。

年齢が6～9歳の転居者の主要理由は、“給与住宅の分配”と“住宅交換”を加えた住宅事由によるものが三都市ともに最も多く、瀋陽が6～9歳転居人口の63%、長春が92%、ハルビンが40%である。これは本人の転居理由というよりむしろ親の側の理由によるものである。次いで就学（瀋陽25%、長春0%、ハルビン10%）が転居の主要理由として示されている。年齢10～14歳の転居理由は、住宅事由（瀋陽80%、長春93%、ハルビン67%）、転勤（瀋陽10%、長春7%、ハルビン28%）でこれらも親の側の理由によるものと思われる。年齢15～19歳の転居理由は、住宅事由（瀋陽83%、長春86%、ハルビン78%）、転勤（瀋陽10%、長春5%、ハルビン19%）、就学（長春2%、瀋陽、ハルビンはともに0%）である。年齢20～29歳の人口の転居理由は、住宅事由（瀋陽50%、長春39%、ハルビン35%）、結婚（瀋陽36%、長春43%、ハルビン33%）、転勤（瀋陽6%、長春2%、ハルビン22%）、就学（瀋陽3%、長春3%、ハルビン4%）、就業（瀋陽0%、長春5%、ハルビン1%）、離婚（瀋陽0%、長春1%、ハルビン1%）である。結婚事由による転居が住宅事由による転居に次いで高い比率を示している。また住宅事由による転居も、住宅交換よりもむしろ新たに住宅の分配を受けることによる転居が多数を占めている。

年齢30～39歳の転居理由は、住宅事由（瀋陽46%、長春45%、ハルビン60%）、結婚（瀋陽38%、長春35%、ハルビン20%）、転勤（瀋陽8%、長春11%、ハルビン11%）、就業（瀋陽3%、長春3%、ハルビン1%）で、その他就学、離婚、その他の理由による者も少数ではあるがみられる。年齢30～39歳の転居者は、20～29歳の転居者と同様に、住宅事由や結婚による転居が主要理由であるが、転勤事由の転居も比較的多い。次に40～49歳の転居理由は、やはりトップが住宅事由（瀋陽71%、長春76%、ハルビン57%）で、次いで転勤（瀋陽7%、長春11%、ハルビン35%）、結婚（瀋陽9%、長春8%、ハルビン4%）で、住宅や転勤事由による転居が他の年齢階級の中で

比較的多いことを示している。特にハルビンで転勤事由が三都市中著しく多い。年齢が50～59歳の転居理由は、住宅事由（瀋陽77%，長春79%，ハルビン67%）が圧倒的に多い。次いで転勤（瀋陽15%，長春5%，ハルビン26%）でそれ以外の理由による転居は非常に少ない。最後に年齢が60歳以上の転居理由も主に住宅事由（瀋陽68%，長春74%，ハルビン74%）と転勤（瀋陽11%，長春6%，ハルビン18%）の二つである。

以上の結果から三都市の1980年以降の市内における転居状況は、調査時点までの6年間に、2～3割が転居しており、転居事由は、勤務先からの“住宅の分配”または“住宅交換”による住宅事由による転居が最も多いことが知られる。そして、住宅事由は、すべての年齢で転居理由のトップを占めているのに対し、結婚、転勤、就学、就業と離婚による転居は、当然ながら年齢により差異がみられた。40歳以上の者で転勤事由による転居はハルビンで最も高く、ハルビンの労働力の流動性との関連が推察される。転居者の比率は三都市ともに女子の方が男子より若干上回っている。これは結婚による転居が女子が男子の2倍以上の高さであることと関連している。転居回数は三都市ともに8～9割が1回転居であり、複数回の転居は少ない。

### 第3節 転居者の特性

1980年以降86年10月の調査時点に至るまでの期間に転居した者とそうでない者との間に職業や従業先に差があるのかどうか、また転居者の家族類型について転居理由別に調査を行った。

まず付表28は15歳以上人口について職業別に転居者と非転居者を示したものである。15歳以上人口のうちで転居経験があるものは、瀋陽で33%，長春が49%，ハルビンが40%で、長春の転居者比率が最も高い率を示している。調査より15歳以上人口の3分の1以上が1980年以降転居経験がある事実は、住宅状況にかなりの進展があったと推測される。

さらに男女別に転居者比率をみると、前節の6歳以上転居者比率でみられたように三都市ともに女子が男子より高い転居者比率を示している。すなわち転居者比率は瀋陽が男子30%、女子37%、長春が男子45%、女子52%、ハルビンが男子38%、女子42%であり、長春の女子の転居者比率が最も高い。

さて、職業別に転居者比率をみると、瀋陽では事務職員(33%)、生産工・運輸労働者(30%)と不詳(42%)、長春では専門的技術的職業従事者(57%)、サービス業従事者(49%)と不詳(55%)、ハルビンでは専門的技術的職業従事者(47%)、国家機関・党の企業の責任者(40%)、事務職員(41%)と不詳(44%)が転居者比率が高い職業である。ここで職業が“不詳”である者は学生、退職者、病人など現在就業していない者も含んでいる。上記の職業に従事する者は、他の職業に従事する者より比較的転居者比率が高いことを示している。

次に付表29より勤務先の経営形態別に転居者比率を観察してみると、三都市ともに全民所有制が集団所有制より数パーセント上回っている。个体所有制の企業はサンプル数は少ないが、転居率が高い。

以上から転居者比率が比較的高い職業と従業先の経営形態は、専門的技術的職業、国家機関責任者、事務職員とサービス業従事者でかつ国営または城鎮の個人経営であることがわかる。国営企業は第2節で既述のとおり、経済改革以後積極的に住宅建設を進めていること、さらにまた最近自営業が急増しており彼らは高い所得を基に比較的自由に住宅を購入することができることなどが、彼らの転居を容易にしていると考えられる。しかしながら一方で城鎮各種合営や城鎮集団所有性の企業に所属する者や職業が生産工・運輸労働者は比較的転居者比率が低いことが知られる。

おわりに

本章では、最近の中国都市で重要問題である交通と住宅について分析を行

った。まず、交通問題については、都市住民の通勤・通学手段と所要時間に焦点を当て、調査結果を分析した。調査より、自宅から職場または学校への通勤・通学の足は、徒歩や自転車が東北の三都市ともに圧倒的に多いことがわかる。この事実は、片道の所要時間が30分以内と通勤・通学距離が比較的短い一方、三都市の市内の公共の交通手段がバスのみで、地下鉄など他の交通手段がないことと関連がある。中国における都市と農村の経済改革の進展にともない、都市農村間の経済交流は年々活発になり、農村から都市への流動人口の増加が、都市の交通、住宅、環境問題に与える影響は無視できないものがある。今後都市人口の増大とともに、公共の交通機関の整備と拡充が緊急課題である。

1979年以降中国都市の住宅建設が増加しているが、80年以後86年10月の調査時点までの期間の市内の転居状況をみると、転居率は2～3割に達している。転居者の転居理由は、3分の2が給与住宅を賃与されたことをあげている。中国ではここ数年分譲住宅が販売されるようになったが、購入できる層は、自営業者等ごく一部の者にすぎない。一般には勤務先から給与住宅を借りて居住しており、退職後も日本のように立ち退く必要がないため、新規労働者に対しては住宅建設が必要であり、量的にも質的にもまだ充分とはいえない状況にある。

東北三大都市住民について所属単位と職業別に転居経験の有無を調査した結果によると、所属単位や職業により、転居率が異なっていた。これは中国において職種や所属単位により住宅条件に格差があり、また一般住民が入手しやすいような住宅市場が開発途上にあることを示すものである。

〔注〕

- (1) 国家統計局総合司編『中国城市統計年鑑 1988』北京 中国統計出版社  
中国統計信息諮詢服務中心 1988年 41～42ページ。
- (2) 北京市統計局編『北京社会経済統計年鑑 1987』北京 365～366ページ。
- (3) 東北経済区統計信息中心編『東北経済区統計年鑑 1987』瀋陽 中国統計出版社 1987年 113ページ。